

CESEDEN

EL APOYO LOGISTICO DE LAS FUERZAS TERRESTRES SOVIETICAS

- Por C.N. Donnelly

- De la revista Internacional de Defensa
nº 3/1979.



Junio-Julio, 1979

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 128-V

"A una treintena de kilómetros al sur de Belgrado, desembocamos en la carretera principal para unirnos a una columna interminable de camiones, carros y cañones del Ejército Rojo dirigiéndose hacia el norte, en dirección al campo de batalla. Lo que nos sorprendió particularmente en aquel instante, y había llamado nuestra atención ya desde el primer día, fue que cada camión soviético que veíamos pasar transportaba combustible o municiones. No se veía ni el menor rastro de alimentos, mantas, botas de repuesto o ropa. Se podía suponer que, en caso de necesidad, estos artículos eran "adquiridos" a expensas del enemigo o de la población local. Casi todos los hombres que veíamos eran combatientes. Lo que llevaban era material de guerra en el sentido más estricto del término. Asistíamos a un retorno a los métodos administrativos de Atila o Gengis-Kan y los resultados parecían merecer una detenida observación, ya que indudablemente era ésa una de las razones de la sorprendente rapidez de progresión del Ejército Rojo a través de Europa". (4)

Indudablemente han cambiado muchas cosas en el Ejército Rojo desde que Fitzroy McLean relató lo que había observado en 1945 durante la campaña de Yugoslavia. Sin embargo, como descripción general del concepto soviético de aprovisionamiento de las tropas en tiempo de guerra, esas observaciones son tan pertinentes hoy como hace 34 años. El Ejército Rojo ha mostrado siempre, y sigue mostrando, gran rigidez en lo concerniente a las prioridades de aprovisionamiento y una férrea voluntad de no renunciar a la meta fijada en todas sus operaciones.

(4) Fitzroy McLean - "Eastern Approaches", p. 505.

Los cambios efectuados en la organización, las tácticas y los equipos del Ejército soviético desde el fin de la guerra han influido exactamente de igual modo en los servicios de retaguardia y en las unidades combatientes. Según los soviéticos, la tarea que debería realizar el personal de apoyo logístico de una unidad o una formación en caso de guerra sería mucho mayor que en el pasado por dos razones principales: el volumen de los aprovisionamientos indispensables y la complejidad de las necesidades que habría que satisfacer. Aunque la cantidad de material prevista para ello es hoy considerablemente mayor que antaño, no es suficiente aún para facilitar la tarea ni para asegurar que ésta sería efectuada sin dificultades.

La palabra rusa Tyl, que significa "retaguardia", abarca dos amplios conceptos. Primeramente, designa el país con toda su capacidad de producción industrial y sus recursos en hombres y material, de los que el Estado saca su potencial militar. En segundo lugar, designa el conjunto de la organización de los servicios de retaguardia de las fuerzas armadas y sus distintas ramas: aprovisionamiento, mantenimiento técnico, servicios sanitarios, mantenimiento de las líneas de comunicación, etc.

Por la naturaleza del tema tratado, en este artículo es preciso hacer una estimación de los puntos fuertes y débiles del sistema, pero conviene hacer una advertencia al lector. Cualquier forma de organización militar tiene sus debilidades y dificultades. Si bien ponemos en evidencia la existencia de ciertos problemas, ésto no equivale a demostrar que el sistema logístico soviético no podría funcionar en tiempo de guerra, sino más bien a intentar circunscribir los campos en los que, según los mismos soviéticos, las tensiones del combate pudieran provocar un derrumbamiento local del sistema. Tales tensiones pudieran ser originadas por la presión que ejerciera el enemigo o por los requerimientos tácticos formulados por los comandantes de las unidades soviéticas.

Principios logísticos

Los principios del arte militar soviético, que equivalen poco más o menos a los "principios de guerra" de numerosos ejércitos occidentales, evolucionan constantemente. Según los conocimientos del autor, su formulación más reciente y dinámica es la siguiente (por orden de prioridad).

- Velocidad: movilidad de las fuerzas y mantenimiento de la rapidez en las operaciones de combate.
- Concentración del esfuerzo para obtener la superioridad sobre el enemigo en hombres y material en el lugar y momento decisivos.
- Sorpresa.
- Agresividad en la batalla: empeño constante en el ataque, la progresión y la persecución del enemigo.
- Preservación de la eficacia de las tropas en combate mediante: (a) una adecuada preparación y una organización eficaz; (b) el ejercicio eficaz del mando y el control en todo momento; (c) el mantenimiento de una buena moral y de la voluntad de lucha.
- Conocimiento de las realidades de la situación, a las que tienen que adaptarse la meta fijada y el plan de cualquier operación: no intentar acciones excesivas ni insuficientes.
- Cooperación entre todas las armas y coordinación de los esfuerzos para alcanzar los principales objetivos.
- Profundidad: intentar acciones simultáneas contra el enemigo en toda la profundidad de su dispositivo y contra los objetivos situados lejos en su retaguardia, incluidas acciones destinadas a minar su moral.

No ha de ser menospreciada la importancia de tales principios, que reflejan fielmente la idea fundamental de los soviéticos sobre la manera de hacer la guerra. Su aplicación en la organización y el funcionamiento de los servicios de retaguardia del Ejército es sumamente importante y aparece claramente en la descripción de Fitzroy McLean. En primer lugar, los servicios de retaguardia deben ser organizados, -

equipados y adiestrados para que puedan operar de acuerdo con esos principios, es decir, que han de ser capaces también de mantener la rapidez de las operaciones, de concentrar eficazmente sus esfuerzos, de conservar su propia eficacia de combate, etc. En segundo lugar, tales servicios deben actuar de manera que las unidades combatientes puedan operar con eficacia. Este segundo requerimiento ha conducido a formular otros principios propios de las operaciones de retaguardia:

- (1) Adaptación de la organización de retaguardia al carácter del conflicto armado y a los métodos de dirección de las operaciones.
- (2) Necesidad de crear de antemano reservas en emplazamientos escalonados.
- (3) Responsabilizar a los escalones superiores del mando del suministro de aprovisionamientos a los elementos subordinados de la zona de retaguardia.
- (4) Aprovechamiento completo de todos los medios de transporte.
- (5) Ejecución de los trabajos de reparación y acondicionamiento en las zonas en que se encuentre el mayor número de vehículos u otros materiales reparables.
- (6) Instalación de los servicios sanitarios lo más cerca posible de las zonas en que se encuentre el mayor número de heridos.
- (7) Utilización de los recursos locales cada vez que sea posible.

La aplicación del primer principio supone un sistema logístico capaz de apoyar en particular una ofensiva llevada a cabo a gran velocidad en un ambiente de guerra nuclear o clásica. Empero, el sistema debe ser capaz de aprovisionar también a las tropas soviéticas en otros tipos de guerra, tales como una batalla defensiva en la frontera china o una guerra en la selva africana. Según el segundo principio, cabe suponer que, para preparar una ofensiva rápida, el Ejército soviético establecería sus bases de aprovisionamiento en posiciones muy avanzadas a lo largo de todos los ejes de progresión. Tales preparativos serían un indicio particularmente importante para conocer la inminencia de una operación y prevenir los principales ejes de movimiento de tropas. En 1968, la invasión de Checoslovaquia por los soviéticos fue precedida por un "ejercicio" logístico de gran envergadura.

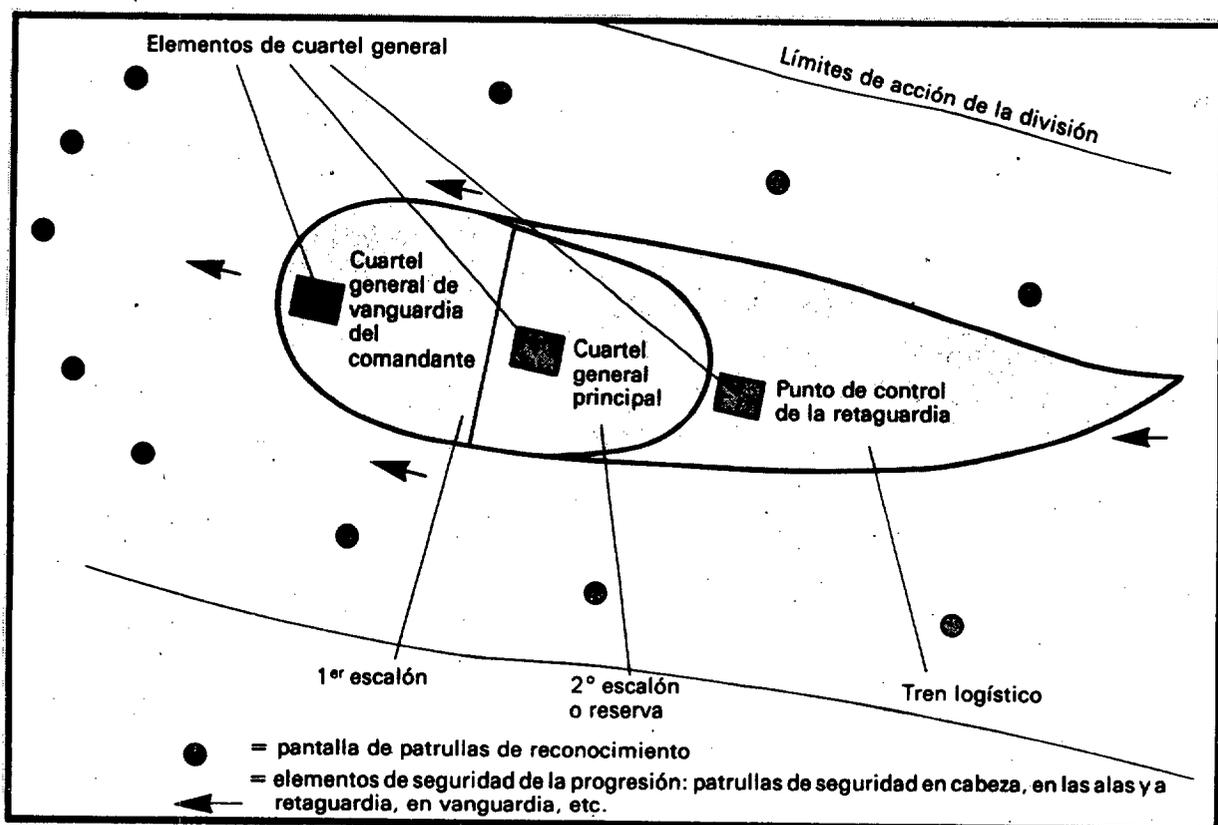
El desconocimiento del tercer principio originó en el pasado una estimación totalmente errónea de la capacidad logística de los soviéticos. Se solía creer que los medios logísticos de una división soviética eran insuficientes para prestarle un apoyo eficaz. De hecho, ése no es su papel. La única misión de los elementos logísticos de la división es apoyar a los regimientos y batallones propios. La misma división es apoyada por el ejército o el Frente; los mayores recursos logísticos se encuentran en estos escalones, a las órdenes de los comandantes de estas grandes formaciones. Estos oficiales de alta graduación poseen así gran libertad para determinar qué ejes de progresión han de ser apoyados o cuáles abandonados, lo que le permite concentrar con gran rapidez sus esfuerzos en los ejes de ataque escogidos. Este mando centralizado es considerado por los soviéticos como una de las principales ventajas de su sistema logístico.



La normalización de los materiales de los ejércitos del Pacto de Varsovia facilitaría sin duda el apoyo logístico en una ofensiva soviética en Europa Occidental. Vehículos BMP de origen soviético pertenecientes al Ejército de Alemania oriental son reaprovisionados y sometidos en primera línea a operaciones de mantenimiento.

El cuarto principio, propio de la dirección de las operaciones de retaguardia, refleja el criterio de los soviéticos basado en la experiencia de la última guerra, según el cual hay siempre penuria general de medios de transporte y un número insuficiente de carreteras en buen estado. El Ejército soviético conoce perfectamente la vulnerabilidad operacional de sus líneas de comunicación, largas y poco nume-

rosas, así como los problemas que plantearía el aprovisionamiento de combustible y munición de un ejército progresando con rapidez. La prontitud con que los combatientes de la guerra árabe-israelí de octubre de 1973 consumieron sus reservas confirmó seguramente la apreciación soviética del problema. Por consiguiente, es de suponer que los soviéticos demostrarían gran capacidad de improvisación y mucho ingenio para utilizar todos los medios de transporte disponibles, tal como lo hicieron durante la última guerra.



Principales elementos de una formación soviética destinada al movimiento y la maniobra; esta unidad es enteramente autónoma y no cuenta con el mantenimiento permanente de las líneas de comunicación y aprovisionamiento.

Unidades del primer escalón	Distancia (escalonamiento en profundidad) a partir de la zona de combate		vehículos de transporte Reparación de armas Zona de concentración de vehículos dañados Regimientos del segundo escalón	hasta 15 km. hasta 15 km. 5-7 km. 16-20 km. Todos los depósitos, etc.	hasta 20 km. hasta 20 km. 6-10 km. 10-14 km. hasta 20 km.
	Ofensiva	Defensiva			
Compañía			División		
Puesto de primeros auxilios	-	50-100 m.	Servicios de sanidad	10-14 km.	hasta 20 km.
Puntos de distribución de la munición	-	100-150 m.	Depósito y taller de reparación de vehículos de transporte	10-14 km.	hasta 20 km.
Puntos de abastecimiento (raciones y agua)	-	hasta 1 km.	Depósito y taller de reparación de carros	20-40 km.	35-60 km.
Batallón			Depósito y taller de reparación de armas	20-40 km.	35-60 km.
Servicios de sanidad	1,5-3 km.	1,5-3 km.	Batallón de transporte (TM)	20-30 km.	20-40 km.
Municiones	4 km.	2-3 km.	Batallón de ingenieros	20-40 km.	35-60 km.
Raciones y cocinas	5 km.	3-5 km.	Depósitos de municiones	25-30 km.	35-50 km.
Reparación de vehículos	5 km.	3-5 km.	Depósitos de combustible	25-30 km.	35-50 km.
Regimiento			Depósito de raciones y panadería de campaña	25-30 km.	35-50 km.
Servicios de sanidad	5-7 km.	6-10 km.	Duchas/lavandería/agua	25-30 km.	40-45 km.
Sección de transporte (TM)	5-7 km.	hasta 20 km.	Divisiones del segundo escalón	40-70 km.	Todos los depósitos
Depósito de combustible	10-15 km.	10-20 km.			
Depósito de municiones	10-15 km.	10-20 km.			
Raciones	10-15 km.	10-20 km.			
Reparación de carros y					

Los quinto y sexto principios, que prevén que los servicios sanitarios y de reparación han de ser trasladados lo más cerca posible de los heridos y los vehículos dañados, han de ser considerados en el contexto de una ofensiva llevada a cabo en un sector relativamente estrecho, sin zonas de retaguardia seguras y con grandes fluctuaciones en la línea del frente, que se presentaría más bien como una zona mal definida. Las reparaciones y la asistencia sanitaria no tan sólo serían complicadas por ese factor, sino también por la misma naturaleza de las operaciones, en las que alternarían períodos de rápidos avances, quizá aislados a través de las posiciones enemigas, con pocos heridos, con otros en los que se producirían intensas destrucciones localizadas debidas al empleo de armas de destrucción en masa o de gran densidad de armas clásicas. Así pues, la proporción de pérdidas variaría de manera irregular. A causa de la penuria de combustible y de las grandes distancias, tampoco sería posible transportar a los heridos y vehículos dañados hasta una base de retaguardia "segura" (aun disponiendo de los medios necesarios para ello), dada la importancia y la concentración de las pérdidas probables. En tales circunstancias, gracias a la gran movilidad de las unidades sanitarias y de reparaciones, sería mucho más fácil desplazar éstas hacia las zonas en que se hubieran producido grandes pérdidas de hombres y material, que efectuar la operación inversa.

Según los principios que rigen las actividades de estas unidades sanitarias y de reparación, serían atendidas primero las "vícti-

mas" (humanas y mecánicas) menos graves para que pudieran volver inmediatamente al combate. Los vehículos inutilizados que requieran grandes reparaciones serían confiados a los talleres de los escalones superiores. Los heridos graves serían evacuados hacia centros de reagrupamiento para ser cuidados en los hospitales de campaña. No se intentaría reparar localmente los vehículos o armas gravemente dañados, a menos que de ello requiriera tan sólo algunas horas. (1)

Esta actitud en lo concerniente a las reparaciones ha hecho creer frecuentemente que los soviéticos consideraban sus divisiones, carros y hombres como "artículos consumibles, desechables una vez usados". Se creyó también que el Ejército dejaba morir a los heridos, abandonaba los vehículos dañados y dejaba que fueran diezmadas sus divisiones para reemplazarlas enteramente con otras frescas. Esto se produjo probablemente durante el primer período de la segunda guerra mundial, cuando el Ejército soviético se retiraba ante el alemán, pero desde hace tiempo no es ésta la política seguida por el mando, tal como pudo comprobarse en 1944 y 1945.

Acerca de este punto, el razonamiento de los soviéticos (y su aplicación) parece ser el siguiente: en cualquier ofensiva, hay que esperar que se produzcan graves pérdidas y aceptarlas; las formaciones de combate, comparables a organismos vivos, deben estar en condiciones de resistir el choque. Si la proporción de pérdidas de hombres y material sobrepasara el 35% en un corto período de tiempo (48 horas), el choque sería demasiado violento y el organismo (división, ejército) perdería su eficacia.

El último principio, que recomienda aprovechar al máximo los recursos locales, queda ilustrado con la descripción de Fitzroy McLean. Las "requisas", en particular de alimentos y combustible, siguen siendo de gran importancia, sobre todo si la batalla dura más tiempo de lo previsto.

Función de los servicios de retaguardia

El cuartel general de las grandes unidades soviéticas suele comprender cuatro elementos:

- (1) el puesto de mando avanzado, donde el comandante es asistido por muy poco personal -por ejemplo, un oficial de transmisiones, uno de enlace con la artillería y, a veces, otro con la aviación-, que puede ser completado en función de las necesidades;
- (2) el cuartel general principal, a las órdenes del segundo comandante o del jefe de estado mayor; este elemento es una organización más amplia, que comprende a los jefes de las distintas armas bajo la coordinación del jefe de estado mayor;
- (3) el cuartel general auxiliar, que suele encontrarse durante la batalla cerca de un cuartel general subordinado y comprende al segundo comandante y una plana mayor;
- (4) un puesto situado a retaguardia, que es responsable del control de todos los servicios auxiliares y los aprovisionamientos de la unidad. Suele tratarse de un elemento de cuartel general móvil, a las órdenes del comandante adjunto para servicios auxiliares (o "jefe de retaguardia") y de sus asistentes. Durante los desplazamientos o el combate, siguen a las fuerzas principales a la cabeza de los elementos encargados de los servicios auxiliares.

Antes de examinar la organización y los aspectos prácticos de la logística soviética, conviene mencionar otro principio: el respeto riguroso del orden de prioridad de los aprovisionamientos: (1) la munición, y entre ella en primer lugar la NBQ; (2) el combustible; (3) los repuestos y el material técnico; (4) los alimentos, el material sanitario y las vestiduras. Empero, ese orden no es inmutable. Por ejemplo, en un rápido avance sin resistencia del enemigo o durante la fase de explotación de una operación, el combustible puede pasar antes que la munición. En cambio, el suministro de ropas protectoras puede revestir la máxima urgencia en caso de guerra nuclear o química. Cualquiera que sea el orden de prioridad fijado en un momento dado, ese orden será observado rigurosamente a la hora de distribuir los medios de transporte.

Organización y mando de retaguardia

En el Ejército soviético no existen servicios especiales autónomos, encargados de toda clase de aprovisionamientos o de la reparación y el mantenimiento de cualquier tipo de material. De manera general, esta responsabilidad incumbe al arma que necesite esos aprovisionamientos y utilice tales materiales (en cada cuartel general de unidad o formación hay un comandante adjunto para cada arma), mientras que los servicios de retaguardia (a las órdenes del comandante adjunto de servicios auxiliares) son responsables de la dirección centralizada de los recursos logísticos. El comandante adjunto de servicios auxiliares es igualmente el jefe de la zona de retaguardia, responsable de la defensa local y de la seguridad de las líneas de comunicación en la retaguardia táctica, del control de la circulación, del cuidado de los prisioneros, etc.

El apoyo logístico a las tropas combatientes

El regimiento soviético comprende un batallón logístico con sistente en una plana mayor con una sección de regulación del tráfico , una compañía de transporte motorizado (TM) para la distribución de com bustible, munición y otros aprovisionamientos, una compañía móvil de mantenimiento para la reparación de los vehículos y las armas, una sec ción de apoyo, que comprende las cocinas, y una compañía de sanidad. La división dispone de un batallón de TM, un batallón de mantenimiento, un batallón de sanidad, una panadería de campaña, secciones de cocina y de aprovisionamiento , y un gran elemento de regulación de tráfico de pendiente del cuartel general de retaguardia.

Al comenzar las operaciones, los vehículos salen con los de pósitos llenos de combustible y al menos una carga completa de munición (o BK; véase el cuadro) en cada arma. Los batallones poseen un pequeño tren orgánico (una decena de vehículos no blindados con remolque), pero operan a menudo por grupos combinados con mayor número de vehículos procedentes del tren del regimiento. Casi todos los vehículos arrastran un remolque de igual capacidad. La capacidad de transporte de un tren de regimiento de infantería motorizada es de unas 500 tm.; la del tren de un regimiento de carros es de 380 tm. A la capacidad de transporte de sus trenes de regimiento, la división añade su propia capacidad, que es de unas 1.750 tm.; por ejemplo, se obtiene un total de unas 3.700 tm. en el caso de una división de infantería motorizada (DIM) y de 3.400 - tm. en el de una división blindada (DB). El tren de un ejército puede transportar unas 5.000 tm., y mucho más si dispone de vehículos civi- les requisados. Un ejército constituido por tres DB y una DIM tiene una capacidad de transporte total de casi 19.000 toneladas.

La reserva logística de un Frente, que podría aumentar igual mente su capacidad de transporte utilizando vehículos civiles, tendría - una capacidad adicional de unas 15.000 tm., a la que habría que añadir al menos 5.000 tm., correspondientes a los medios de aprovisionamien to de su división de artillería. Por consiguiente, es de suponer que el Frente dispondría en tiempo de guerra, además del combustible y la mu nición transportados por los carros, VTT y tractores de artillería, de una capacidad de reaprovisionamiento por carretera de unas 90.000 tm., sin recurrir siquiera a los vehículos civiles. Se trataría sólo de la capa cidad mínima, que podría ser aumentada al menos un 50% autorizando una sobrecarga de los vehículos militares y utilizando numerosos medios de transporte civiles.

Esto significa que sería posible transportar de una sola vez cinco BK completos para los carros, quizá de doce a quince BK para la artillería y cinco veces la capacidad de los depósitos de combustible de los vehículos del conjunto del Frente. Además, el ejército y el Frente mantendrían importantes depósitos para el aprovisionamiento y reaprovisionamiento de las tropas del segundo escalón procedentes del interior de la URSS. Estos depósitos serían aprovisionados por vía férrea u oleoducto; el transporte entre estos depósitos y la retaguardia de las tropas sería organizado por los servicios correspondientes del ejército y del Frente.

Aprovisionamientos: responsabilidades y cantidades

La responsabilidad relativa a los aprovisionamientos se distribuye del modo siguiente:

Artillería: Todos los materiales de artillería (salvo los tractores), armas de apoyo y ligeras; todos los tipos de municiones y explosivos.

Arma blindada e infantería motorizada: Todos los vehículos blindados de combate.

Tren: Todos los demás vehículos.

Ingenieros: Todos los materiales de ingenieros, salvo los explosivos.

Transmisiones: Todos los materiales de transmisión.

Tropas de guerra química: Todos los equipos de reconocimiento y descontaminación NBQ; compuestos químicos.

Responsabilidad de los servicios de retaguardia:

Servicio de intendencia (QM): Alimentos, ropas y equipos individuales.

Servicio de aprovisionamiento de combustible: Todos los productos petrolíferos.

Sanidad: Todos los suministros medicofarmacéuticos; antídotos contra los agentes de guerra química.

Las tropas de artillería son responsables de todo el aprovisionamiento de municiones (incluidas las nucleares y químicas), desde las grandes formaciones hasta los regimientos. La asignación de los medios de transporte se efectúa en cooperación con los servicios de retaguardia. El comandante de las tropas de guerra química supervisa el suministro de las municiones químicas, pero no es responsable de su transporte, que corre a cargo de la artillería. Cada doce horas, los comandantes de las unidades de artillería envían un parte sobre el estado de sus reservas de munición a la formación de artillería del escalón inmediatamente superior. Esta compila los estados de las reservas y planifica la distribución en función de la importancia del suministro solicitado por cada unidad, de las

existencias disponibles en la unidad encargada de suministrar la munición y de la capacidad de aprovisionamiento de la formación del escalón inmediatamente superior. Se concede la preferencia a las unidades que deban desplegar el mayor esfuerzo en el futuro inmediato. El transporte corre a cargo de las unidades de los escalones más altos. Cada veinticuatro horas, las unidades de artillería envían un parte sobre el estado de las armas y equipos. Las demandas de munición para carros y vehículos blindados de combate de todas las unidades hasta el escalón de la división son dirigidas al jefe de la retaguardia.

Las cantidades de munición se calculan en múltiplos de una unidad designada *Boevoy Komplekt* (BK). Un BK representa habitualmente el número de cartuchos que puede llevar un vehículo blindado de combate o el número de disparos por hora de una barrera de artillería (consumo medio). El BK no sirve para regular ni determinar la cadencia de tiro. A cada arma o vehículo blindado de combate es asignado un BK, que es de unos 40 proyectiles en el caso de un carro T-62, de 600 en el de un cañón antiaéreo ZSU-23/4, de 6 en el de los misiles *Swatter* o *Sagger*, etc.

Aprovisionamiento de combustible

El combustible se mide en *Zapravki*, que equivale a la cantidad necesaria para llenar los depósitos de todos los vehículos de una unidad o formación; esta cantidad varía en función del número y tipo de los vehículos.

Raciones alimenticias

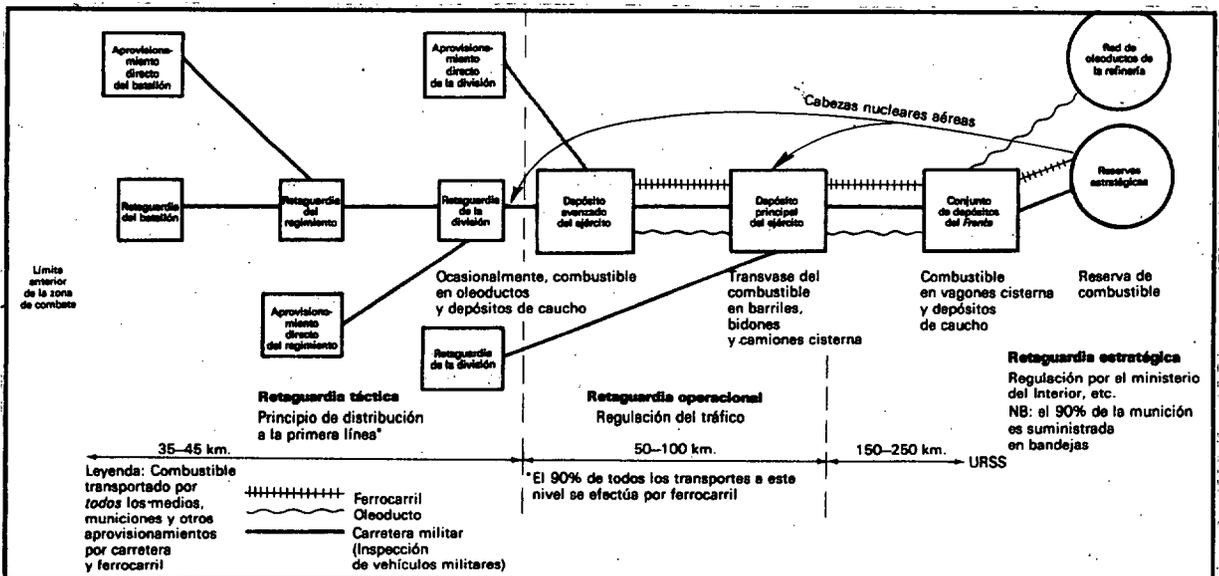
Alimentos secos o en conserva	1 kg. por hombre y día
Productos frescos	2 kg. por hombre y día (incluido el pan o cualquier sucedáneo)

Agua	Ración normal	Climas cálidos	Ración mínima de penuria
Litros por hombre y día	de 8 a 10	de 10 a 15	de 2,5 a 5 (5 días máximo)

El apoyo logístico en tiempo de guerra

A juzgar por lo que antecede, se puede creer que el Ejército soviético, disponiendo de numerosos vehículos de transporte e importantes reservas de combustible y municiones, podría soportar fácilmente una guerra corta y que, recurriendo a las reservas del Estado (2) en la URSS y en Europa oriental, estaría en condiciones de sostener una guerra mucho más larga en caso necesario.

Sin embargo, la situación dista mucho de ser tan sencilla como parece. El buen éxito no depende solamente de la posesión de reservas adecuadas, sino también del transporte del material requerido hasta el lugar oportuno en el momento preciso. La experiencia adquirida por los soviéticos durante la segunda guerra mundial y en numerosos ejercicios recientes les ha hecho comprender que no es fácil satisfacer las necesidades de las tropas en campaña. El gran consumo de toda clase de suministros en las guerras árabe-israelíes les llevó a centrar su atención en los problemas logísticos que plantea la necesidad de disponer de



Este diagrama muestra el dispositivo de distribución de la organización logística soviética (adaptado de Obshevoyskoavaya Armiya V Nastuplenie, bajo la dirección de Kurochkin, M. Voenizdat 1966, pág. 240 y 241).

grandes cantidades de combustible y munición en la guerra mecanizada moderna (3). Además, la gran fluidez de movimientos en la guerra moderna dificulta aún más la protección de los aprovisionamientos, aumenta las distancias relativas de transporte, multiplica los traslados de depósitos de uno a otro punto y no permite elegir libremente nuevos emplazamientos para esos depósitos y las reservas que hayan de ser transportadas.

En el caso de una guerra en Europa, los servicios logísticos soviéticos tendrían que resolver dos problemas: por una parte, el apoyo a la ofensiva inicial llevada a cabo por el grupo de fuerzas soviéticas estacionadas en Alemania (GFSA), es decir, el primer escalón de asalto; por otra parte, el del reaprovisionamiento de combustible de los ejércitos del segundo escalón procedentes de las regiones militares del oeste de la URSS, que tendrían que viajar durante tres o cinco días. En Alemania, estos ejércitos deberían ser repostados de nuevo de combustible, operación que tendría que ser llevada a cabo con gran eficacia, so pena de que se ocasionaran retrasos y embotellamientos enormes.

En su examen de la naturaleza del problema, los soviéticos hacen hincapié en la relación existente entre el consumo y la proporción de pérdidas o la velocidad de progresión. Cuanto más rápido es el avance, menores son las pérdidas y el consumo. Por consiguiente, es preciso mantener una gran velocidad de progresión si se quiere llevar a cabo la operación o la campaña con los recursos inmediatamente disponibles. Para alcanzar gran velocidad de progresión, hay que evitar en lo posible las posiciones enemigas y las batallas campales.

Cabe llegar también a la conclusión de que la mayor rapidez de avance previsible en el caso de una guerra nuclear reduciría proporcionalmente el consumo de aprovisionamientos, compensando en cierto grado las pérdidas adicionales resultantes del empleo de armas nucleares por parte del enemigo. No obstante, los mismos soviéticos reconocen que les resultaría sumamente difícil asegurar la sobrevivencia de sus formaciones de combate si la OTAN utilizase inmediatamente y de manera eficaz su armamento nuclear.

Estimación de las necesidades diarias de una división (toneladas)
(necesidades medias de una división del primer escalón)

	Resistencia del enemigo o eje principal		Ninguna resistencia o eje secundario		Promedio		Totales
	Munición DIM/DB*	Combustible DIM/DB	Munición DIM/DB	Combustible DIM/DB	Raciones DIM/DB	Repuestos DIM/DB	
Ataque	420/396	564/504	280/264	376/336	28/24	100/55	1.112/979 máx. 784/679 mín.
Defensa	564/504	300/276	370/336	200/184	30/26	75/45	969/851 675/591
Persecución	66/63	852/780	44/42	568/520	19/15	50/30	987/888 681/607
Reserva	132/120	216/192	88/80	144/128	24/21	35/23	407/371 295/252

Estas estimaciones son tan sólo aproximadas. Resulta particularmente difícil evaluar el grado de exactitud de los valores de consumo citados a propósito de la guerra árabe-israelí de octubre de 1973. A finales del pasado decenio, ciertas fuentes soviéticas indicaban un consumo diario de 25.000 tm. en el caso del *Frente* y de 300.000 tm. en el de una operación completa de 12 días de duración⁶. Puesto que la cantidad de material del *Frente* ha aumentado desde entonces al menos un 20%, conviene incrementar proporcionalmente ese último valor. Según el autor, la cantidad obtenida debe ser considerada como un mínimo absoluto y es más realista evaluar las necesidades probables en 500.000 toneladas.

* DIM: división de infantería motorizada DB: división blindada

La cadena logística

En el campo de batalla, la retaguardia está organizada en dos escalones: la retaguardia táctica o de las tropas (Voyskovoy Tyl) y la retaguardia operacional. Los aprovisionamientos son transportados a granel, sobre todo por vía férrea y oleoductos, pero también por carretera, desde la retaguardia estratégica hasta la retaguardia operacional, donde se establecen depósitos (o se reaprovisionan los existentes). En la zona de la retaguardia operacional se efectúa una selección; a continuación, los suministros son enviados por carretera y oleoductos a la retaguardia táctica, o son distribuidos entre depósitos tácticos destinados al reaprovisionamiento de los refuerzos (o de las fuerzas de segundo escalón) antes de que sean empeñados en la ofensiva.

En las zonas de la retaguardia táctica, las líneas de comunicación y de aprovisionamiento serían guardadas probablemente por las tropas del MVD (ministerio del Interior) o por las del país del Pacto de Varsovia que cruzaran tales líneas. El jefe de la retaguardia del Frente organizaría un servicio especial de control (dispetcherskaya slujta) para coordinar los aprovisionamientos, cuya expedición sería asegurada por la amplia red de regulación del tráfico, ayudado por la inspección de vehículos militares.

Según un principio general, en la zona de la retaguardia táctica, el aprovisionamiento se efectúa simultáneamente por dos eslabones de la cadena de mando; es decir, que los vehículos del ejército no tan sólo abastecen la retaguardia de la división, sino también la de los regimientos si lo permite el desarrollo del combate. Los vehículos de la división no tan sólo aprovisionan la retaguardia de los regimientos, sino también los batallones y grupos y, en el caso de la artillería, es frecuente que esos vehículos abastezcan directamente los cañones.

Estacion móvil de bombeo de combustible

La estación móvil de bombeo de combustibles PSG-75 está destinada para la descarga y el trasvase del combustible de los vagones cisterna; pero permite transferir el combustible a los vehículos de aprovisionamiento, camiones cisterna o depósitos de reserva, o sacarlo de un depósito fijo. Es utilizada igualmente como bomba del oleoducto PMTP-100.

Se trata de una motobomba instalada en un vehículo VAZ-452. La bomba propiamente dicha es del modelo centrífugo SFSN-60m de autocebado y provista de un flitro FGN-60m, tubos de aspiración y evacuación, una válvula de cierre, un cuadro de instrumentos, dispositivos de mando, etc. Es accionada por una toma de fuerza en forma de L, conectada con el motor del vehículo mediante el juego de engranajes de la toma de fuerza. El caudal es de $75 \text{ m}^3/\text{h}$. en una o dos tuberías, y la presión es de 75 m. de agua.

Se requieren 2 horas y 10 minutos para instalar la bomba y descargar dos vagones cisterna de 60 m^3 . Una vez instalados el separador de agua y el filtro son suficientes 20 minutos para llenar un vehículo de aprovisionamiento TZ-22, 4 minutos para llenar un depósito de caucho MR-4 de 4.000 litros y 7 minutos para vaciarlo. En los oleoductos (conductos de 100 mm. de diámetro), el caudal es de $75 \text{ m}^3/\text{h}$.

Los aprovisionamientos en campaña

El emplazamiento de los depósitos y reservas es condicionado por las circunstancias de la batalla. Por ser sumamente móviles, las divisiones no constituyen reservas sino que mantienen depósitos móviles, generalmente en vehículos de ruedas. En los escalones del ejército y el Frente se mantienen depósitos de reaprovisionamiento, situados a menudo en los terminales de las vías férreas o a proximidad de los mismos. Existe una red de oleoductos estratégicos al escalón del Frente, la cual está enlazada con los ejércitos mediante conductos secundarios. Esta última red alimenta directamente los aeródromos.

A escalón divisionario se instalan depósitos de reaprovisionamiento cerca de cruces de carreteras apropiados, pero los aprovisio-

namientos permanecen en lo posible a bordo de los vehículos. El combustible puede ser almacenado en depósitos de caucho, pero esta práctica es menos corriente al escalón de división que al de ejército. Estos depósitos se hallan bajo el mando de un comandante adjunto de servicios logísticos, subordinado al jefe de retaguardia de la división. Generalmente, los puntos de aprovisionamiento se encuentran dispersos en la zona de la división. Se aplican los mismos principios al nivel del regimiento, pero en este caso el mismo comandante manda el centro de distribución de los aprovisionamientos.

El apoyo logístico por vía aérea

Ciertas operaciones, tales como los puentes aéreos que permitieron abastecer Etiopía durante el reciente conflicto y los países árabes durante la guerra de 1973, han demostrado la competencia de la Aviación de transporte militar (VTA). Sin embargo, es probable que la parte de los aprovisionamientos transportados por avión en caso de una gran operación en Europa fuera muy pequeña, y ello por dos razones. La primera es que el transporte aéreo de combustible y munición no es ventajoso económicamente cuando se dispone de medios de transporte terrestres (o marítimos). La segunda es que la Aviación sería solicitada probablemente de todas partes para llevar a cabo numerosas misiones y, por consiguiente, el apoyo logístico no podría ser asegurado enteramente por el parque de aviones. La tarea principal de la VTA sería seguramente llevar refuerzos a la zona de combate.

Conviene subrayar que la compañía nacional Aeroflot se encuentra al mando de un general y que en caso de urgencia pasaría inmediatamente bajo control militar. Al presente, casi todos los soldados del GFSA son transportados por Aeroflot en los relevos efectuados cada seis meses, sin que estos servicios perturben los horarios de los transportes civiles. En tiempo de paz, el control ejercido por las autoridades militares sobre la aviación civil proporciona a la URSS una incomparable capacidad de movilización, de modo que la mayor parte de los aviones civiles soviéticos deben ser incluidos en los cálculos de la capacidad de transporte aéreo en tiempo de guerra.

Control de retaguardia

El control de la retaguardia es ejercido por el TPU (Tylovoi Punkt Upravleniya), cuartel general móvil a las órdenes del comandante adjunto de la retaguardia. Los procedimientos "normales" del estado mayor para apoyar una operación a escalón de división o de regimiento son considerados actualmente demasiado complicados y lentos, por lo que han sido desarrollados procedimientos acelerados -expuestos a continuación-, que presentan empero el inconveniente de requerir conocimientos más profundos por parte de los oficiales de estado mayor, así como una mejor preparación, mayor flexibilidad y un adiestramiento más completo.

El comandante de la retaguardia, acompañado de su oficial responsable del aprovisionamiento de la artillería y el jefe del suministro de combustible, asiste a la reunión de los comandantes de las pequeñas unidades combatientes. Mientras que éstos preparan sus planes de combate, él y sus dos subordinados elaboran rápidamente propuestas de apoyo logístico con ayuda de tablas de cálculo preparadas de antemano. Utilizando formularios especiales, el comandante de la retaguardia establece sus propuestas de apoyo logístico al tiempo que los comandantes de las pequeñas unidades de combate redactan sus planes de batalla. Cuando sus propuestas han sido aprobadas por el coronel del regimiento o el general de la división, el comandante de la retaguardia entrega copias de las mismas a los jefes de las tropas de combate para que tales propuestas sean difundidas al mismo tiempo que las órdenes de batalla. De este modo, el planeamiento del apoyo logístico finaliza al mismo tiempo que la preparación de las operaciones de las unidades de combate.

La peor falta que puede cometer el comandante de la retaguardia es el retraso, lo que, según la prensa soviética, es una falta corriente. La segunda en gravedad es no lograr mantener comunicaciones permanentes con todas las unidades. Según artículos publicados recientemente, el empleo de esos formularios es considerado actualmente como el medio más eficaz para aumentar la rapidez de preparación y de reacción. Sin embargo, los oficiales soviéticos son prevenidos del riesgo de que tales formularios compliquen las cosas, reduciendo a veces la velocidad y la flexibilidad requeridas. Así pues, para poder reaccionar con rapidez a cualquier modificación de la situación en el campo de batalla, es indispensable que el comandante de la retaguardia permanezca constantemente a la escucha de la red de transmisión asignada a las operaciones.

El dilema planteado al control de la retaguardia es que, para tener la seguridad de que el combustible o las municiones lleguen a tiempo durante una ofensiva a gran velocidad, conviene prever las necesidades futuras de combustible y municiones y enviar los aprovisionamientos incluso antes de que las unidades combatientes estén empeñadas en la batalla. Son evidentes los riesgos de tal previsión. El comandante de la retaguardia del ejército que envíe sus vehículos cargados de municiones para alimentar una barrera de artillería prevista con objeto de abrir una brecha, se encontrará en apuros si, en el último momento, la brecha no es necesaria por retroceder las fuerzas enemigas y conviene más bien emprender la rápida persecución de éstas, para lo cual serían necesarias grandes cantidades de combustible. En una eventual guerra nuclear, un retraso debido a tales causas pudiera provocar un desastre.

Principales vehículos logísticos del Ejército soviético				
Tipo	Carga útil (toneladas) (carretera/campo travesía)	Carga útil del remolque (toneladas)	Radio de acción (km.)	Empleo
ZIL 131	5/3,5	6	500	Todos los empleos (TE)
ZIL 137	4,5/3,5	3,5	400	TE
ZIL 130	5,5/4	6	450	TE
GAZ 66	2/2	2	700	TE en el batallón y el regimiento
URAL 375	7,5/4,5	8/5	400	TE en la división
URAL 377	8/7,5	10,5	600	TE en el ejército y el Frente
KRAZ 214/225	7,5	más de 20	600	Ampliamente utilizado
MAZ 535	6	50	600	Utilizado por las unidades de misiles y en los escalones del Frente y el ejército

El chasis de los camiones cisterna es idéntico al de algunos de estos vehículos; en el ejército y el Frente, los más corrientes son los camiones cisterna de la serie ZIL (cisterna de 4.200 l.) y los URAL 375 (cisterna de 5.000 l.). Un método de transporte corriente consiste en cargar varios depósitos de caucho en un camión. En los escalones del ejército y el Frente y para el reaprovisionamiento estratégico, se supone que serán puestos en servicio grandes camiones modernos tales como el KAMAZ.

Regulación del tráfico

Aunque ésta no es una función exclusiva de los servicios de retaguardia, es imposible hablar del control de la retaguardia sin mencionar el *Kommandantskaya Slujba*, o "servicio del comandante". Esta organización regula el tráfico y desempeña un papel disciplinario similar al de la policía militar de los ejércitos occidentales (no obstante, no tiene amplios poderes en materia de encuestas policíacas o judiciales). Coloca responsables de los movimientos y de la regulación del tráfico en todas las carreteras de la zona de combate, así como en los terminales de vías férreas de vanguardia, donde cesa la competencia de las tropas encargadas de los transportes ferroviarios..

Durante los cuatro últimos años han sido reforzados los elementos de control de las unidades y formaciones, que alcanzan ya la importancia de una sección al nivel del regimiento y de una compañía al de la división. Disponen de motocicletas, sidecares, jeeps NAZ 469 y camiones GAZ 66.

El servicio del comandante desempeña un papel importante garantizando la seguridad física y de movimiento en la zona de vanguardia durante la preparación de una operación concebida para obtener el efecto de sorpresa. En tiempo de guerra, sus efectivos serían completados probablemente con personal de la VAI (Inspección de vehículos militares).

Particularidades del aprovisionamiento de municiones

Puesto que actualmente el 90% de las municiones son empaquetadas o dispuestas en bandejas, las columnas de transporte de munición han de estar provistas de medios mecánicos de carga y descarga o utilizar los existentes en los emplazamientos de las baterías, los depósitos o los puntos de transbordo si ello no origina retrasos. La responsabilidad de suministrar estos materiales incumbe al oficial de aprovisionamiento de la artillería.

Según los mismos soviéticos, el principal problema de los métodos de aprovisionamiento en caso de partida precipitada es la tendencia a cargar con demasiada prisa los vehículos (la velocidad es recompensada en la competición socialista), de manera que éstos salen hacia el frente aprovechando sólo del 60 al 70% de su capacidad de carga, y dejando valiosas reservas de material en los depósitos de la guarnición. En los ejercicios, se ha observado que la proporción de carga varía entre el 50 y el 90%, lo que dificulta la tarea del estado mayor que se basa en una proporción ideal del 80% cuando calcula, por ejemplo, el consumo de munición de la artillería.

Durante los dos últimos años han sido sugeridas distintas soluciones: por ejemplo, mejorar el adiestramiento de los oficiales subalternos e introducir el empleo de tablas especiales y listas de verificación normalizadas para el control de los métodos. De esta manera, las cuadrillas de carga podrían trabajar con mayor rapidez y sacar el máximo provecho posible de todos los medios mecánicos, lo que evitaría derrochar los esfuerzos y permitiría aumentar la capacidad de carga.

El segundo punto crítico es el transbordo. Durante la segunda guerra mundial, las tareas de carga y descarga representaban el 40% del tiempo necesario para transportar las granadas desde la fábrica hasta los cañones. Actualmente, es aún frecuente que los vehículos descarguen las municiones en los depósitos de regimiento, división o ejército; estas municiones han de ser cargadas después en los vehículos (del mismo tipo que los anteriores) de la unidad o formación subordinada para ser enviados a su destino. Esta complicación es debida a la estricta dependencia de los vehículos de sus unidades respectivas. El año pasado fueron formuladas varias sugerencias para acelerar el transbordo, pero no se hizo ninguna propuesta radical para suprimirlo.

El tercer punto crítico es el de los retrasos al nivel de los depósitos. Una vez almacenadas las municiones en los depósitos (lo que suele ser necesario y deseable), resulta difícil organizar una rápida distribución satisfaciendo al mismo tiempo las normas de enmascaramiento y protección. Se trata de un problema muy particular, pues la demanda de reaprovisionamiento es hecha a menudo por todos los utilizadores a la vez.



Versión para ingenieros y taller de mantenimiento / reparación del vehículo para múltiples misiones URAL 375, capaz de transportar 7,5 tm. de carga (más 8 tm. en el remolque) por carretera a 400 km. de distancia. La versión camión cisterna tiene una capacidad de 9.500 l., aunque utilizando en caso necesario cuatro depósitos de caucho (cuyo empleo se generaliza en el Ejército soviético) puede llevar hasta 20.000 l. de combustible.

El aprovisionamiento de combustible

Las cantidades de combustible necesarias para sostener una guerra moderna son realmente enormes. Todos los especialistas en la materia subrayan que la demanda no deja de aumentar; para llevar a cabo sus operaciones, un Frente requiere actualmente al menos 12.500 tm. diarias, y muy probablemente un 50% adicional. Además, la calidad y pureza de los combustibles son más importantes que antaño, a causa de la gran perfección técnica de los vehículos y aeronaves. Por otra parte, la movilidad del dispositivo de aprovisionamiento de combustible debe ser idéntica a la de una unidad de carros.

El servicio de aprovisionamiento de combustible tiene que realizar cinco tareas difíciles: 1) debe asegurar con eficacia y discreción la rápida redistribución de todo el combustible a partir de los depósitos permanentes de las retaguardias estratégica y operacional, disponiendo tan sólo de un corto preaviso o de ninguno. 2) debe escoger los emplazamientos más favorables para establecer depósitos de campaña que funcionen con eficacia, teniendo en cuenta diversos requerimientos: enmascaramiento, protección, facilidad de acceso y de regulación del tráfico: han de ser acondicionadas zonas de estacionamiento discretas para las unidades que hayan de ser reaprovisionadas, detrás de las unidades o formaciones en progresión y también en las zonas de la retaguardia operacional, para reaprovisionar todas las formaciones del segundo escalón; han de hallarse los medios eficaces para desplazar periódicamente tales depósitos con objeto de evitar que sean atacados por el enemigo. 3) ha de asegurar el trasvase rápido y eficaz del combustible, en los depósitos de las formaciones, desde los camiones cisterna hasta los bidones y depósitos de vehículos. 4) debe cuidar de que las unidades y formaciones puedan transportar en los barriles y bidones instalados en los vehículos de combate, así como a bordo de los vehículos de apoyo logístico, una reserva de combustible suficiente para garantizar la máxima flexibilidad de actuación y, además, asegurar en el campo de batalla su reaprovisionamiento con la mayor rapidez posible. 5) corresponde al servicio de aprovisionamiento de combustible enseñar a los conductores a conducir económicamente sin derrochar el combustible, para reducir el consumo.

El servicio de aprovisionamiento de combustible se esfuerza constantemente por aumentar su rendimiento en sus distintas tareas y, gracias a la automatización, los progresos han sido notables durante los últimos años.

Distribución del combustible a partir de depósitos permanentes

Esta distribución exige la rápida transferencia del combustible de los depósitos fijos a los vagones cisterna, camiones cisterna y recipientes de caucho instalados en los vehículos. En el caso de una ofensiva que haya de ser llevada a cabo por sorpresa, ese transvase debe ser realizado con discreción y gran rapidez, sin preaviso alguno. Hasta el presente, un número creciente de estos depósitos ha sido provisto de torres centrales de control automático, en las cuales un equipo especial puede mandar y vigilar a distancia todos los sistemas de distribución de combustible. El principio es parecido al de las gasolineras europeas de "autoservicio", aunque aplicado a gran escala. Tales depósitos poseen luces de señalización, altavoces o interfonos, de manera que un conductor de camión cisterna puede dirigirse hacia un surtidor, expresar su demanda mediante señales luminosas o un interfono, llenar su camión y volver a salir con el mínimo de preparativos y retrasos.

El problema de la instalación de depósitos de combustible de campaña (polevoy zapravochniy punkt o PZP) es complicado y constituye quizá la más importante de todas las difíciles tareas mencionadas. Después de haberse aprovisionado en el depósito permanente, los camiones cisterna y los vehículos cargados de recipientes de caucho deben efectuar un largo y difícil viaje, buscar un emplazamiento seguro y adecuado, instalar el mayor número posible de puntos de distribución y organizar los accesos de manera que la circulación de vehículos se efectúe con la mayor rapidez, sin embotellamientos ni concentraciones demasiado visibles. A este nivel (retaguardia de la formación o retaguardia operacional) se utilizan cada vez más los depósitos de tejido cauchutado; su capacidad corriente es de 2.500, 5.000 y 12.500 l. y pueden contener gasolina, gasoil, queroseno, aceite de motor o agua. Presentan el inconveniente de ser poco resistentes y de que su llenado es más lento que el de los depósitos metálicos, pero sus ventajas compensan ampliamente sus defectos. Son de gran flexibilidad de empleo, pues se transportan vacíos con gran facilidad. Pueden ser cargados sin dificultad en camiones de caja normal, con lo que éstos pueden transportar indistintamente combustible o municiones. Un camión URAL 375 y su remolque, que en versión cisterna tienen capacidad para 9.500 l. de combustible, pueden transportar hasta 20.000 l. en caso de urgencia en cuatro depósitos de caucho. Algunos grandes camiones pueden llevar una cantidad 12 veces mayor de combustible en depósitos de caucho que en bidones o barriles.

En los depósitos de combustible del ejército que alimentan las divisiones surgen idénticos problemas de transbordo y pérdida de tiempo que en el caso de aprovisionamiento de munición, con la complicación que supone la necesidad de transvasar el combustible del camión cisterna a los bidones o barriles. Con objeto de suprimir este factor de ineficacia, son enviados con mayor frecuencia los camiones cisterna hasta el frente para alimentar directamente los vehículos, mientras que anteriormente, todo el aprovisionamiento de primera línea se efectuaba con bidones y barriles de 200 l. Una ventaja adicional de este nuevo método es la reducción del tiempo empleado en llenar los depósitos, aunque un camión cisterna no pueda alimentar más de cuatro vehículos a la vez (suponiendo que la situación táctica permita tal concentración).

Para reducir la demanda, se transporta todo el combustible adicional posible en barriles de reserva (que se tiran durante los combates) o en bidones montados en el exterior de los vehículos. Además, un riguroso programa de instrucción enseña a los conductores a ahorrar el combustible y a los oficiales a utilizar los vehículos más económicos en cada caso (4). La VAI efectúa controles para comprobar la presión de los neumáticos y el ajuste de los motores, e impone multas a los conductores que consuman demasiado combustible (los cálculos están basados en las pruebas de consumo de cada tipo de vehículo).



Para reducir la demanda de combustible, se lleva la mayor cantidad adicional posible en barriles o bidones montados en el exterior de los vehículos. Las formaciones procedentes de retaguardia no podrían contar en cada etapa con depósitos de aprovisionamiento preparados de antemano, por lo que transportarían la mayor parte de su combustible en columnas móviles, que se desplazarían delante de los vehículos blindados para reaprovisionarlos de día durante los altos en el camino.

Los servicios de intendencia (QM)

Aunque estos servicios son primordiales en las guarniciones en tiempo de paz, se puede dudar en principio de su importancia en el apoyo a una ofensiva llevada a cabo a gran velocidad. No obstante, hay que reconocer que sus tareas de tiempo de paz contribuyen a mantener la eficacia de las tropas durante la guerra. La cantidad de alimentos necesaria en el campo de batalla está evaluada de manera aproximada en uno de los cuadros que acompañan este artículo. Las normas vigentes en tiempo de paz prevén raciones de 2 kg. por hombre, pero en ciertas circunstancias los rigores de la guerra pueden reducirlas considerablemente. Puesto que el suministro de alimentos tiene el menor grado de preferencia (quizá similar al de los artículos sanitarios), los servicios de inten-

dencia deben utilizar los recursos locales cuando se agoten las reservas de raciones (5). En este aspecto es fructuosa la experiencia adquirida en tiempo de paz. Todas las guarniciones de la URSS (y algunos grupos de fuerzas) están obligados a explotar granjas agrícolas para cubrir en parte sus necesidades de alimentación.

Conclusión

Al igual que el conjunto de elementos combatiéntes del Ejército soviético, los servicios de retaguardia han sido objeto de gran atención durante los diez últimos años. Entre 1969 y 1976 aumentó en un 500 % la mecanización de los elementos de manipulación de los aprovisionamientos; fue incrementada también la capacidad de transporte de los vehículos, así como la capacidad de aprovisionamiento de combustible; las redes de oleoductos son ya enteramente operacionales; los métodos de suministro y munición son más rápidos; los vehículos de apoyo logístico están protegidos contra los agentes NBQ y la calificación técnica de los oficiales de retaguardia ha aumentado considerablemente.

Sin lugar a dudas, las formaciones soviéticas estacionadas en regiones importantes, tales como el GFSA, disponiendo de cantidades suficientes de combustible, municiones, aprovisionamientos diversos y vehículos para sostener cualquier forma imaginable de guerra, incluso un conflicto clásico de gran duración. Además, aunque las formaciones semimovilizadas y de encuadramiento (es decir, las que se encuentran en segundo o tercer grado de preparación operacional) carecen a veces de medios de transporte orgánicos, sería fácil proporcionárselos rápidamente en tiempo de guerra recurriendo a los parques locales de vehículos civiles requisados. Las reservas estratégicas de combustible y munición son considerables y permitirían probablemente sostener una guerra de varios meses en Europa o Asia central.

Sin embargo, el estado mayor de los servicios de retaguardia no está aún satisfecho -como era de esperar- del funcionamiento de su sistema, y ha definido cierto número de problemas que deberán ser resueltos próximamente.

(1) Queda aún mucho que hacer para perfeccionar la formación técnica de los oficiales subalternos, suboficiales y soldados. Se carece todavía del número necesario de medios para facilitar la instrucción. No existen aún suficientes formularios normalizados ni tablas de cálculo para reducir el tiempo empleado por los oficiales de esta mayor en la planificación general.

(2) El control de los servicios de retaguardia es aún demasiado lento y pesado, sobre todo para apoyar eficazmente una guerra de movimiento. Se tarda demasiado en difundir y ejecutar las órdenes. No se planifican

suficiente las operaciones y los retrasos son demasiado frecuentes.

(3) El llenado de los depósitos de combustible de los vehículos y el transvase del mismo se efectúan con excesivas pérdidas de tiempo y un derroche de esfuerzos inaceptable. Gran parte de los medios técnicos disponibles no son utilizados por tratarse de nuevos materiales que nadie sabe utilizar o porque los estados mayores se resisten a enviarlos a vanguardia por temer que sean estropeados o perdidos, por lo que serían objeto de sanciones disciplinarias o económicas.

(4) No se efectúan suficientes controles imprevistos ni se imponen bastantes multas para poner término a las negligencias observadas en el mantenimiento de los vehículos, al despilfarro, a los abusos, etc., y no son recompensados adecuadamente quienes realizan bien su trabajo.

El problema más importante quizá sea el exceso de trabajo, el cual existe también en otras ramas del Ejército, pero es particularmente arduo en los servicios de aprovisionamiento. La constante exigencia de mayor rapidez y productividad somete a grandes esfuerzos la capacidad de funcionamiento del sistema. No obstante, justo es reconocer que el sistema de aprovisionamiento del Ejército soviético es satisfactorio; su concepción general es razonable, abundan los vehículos de considerable capacidad de transporte y es correcto el grado de adiestramiento del personal. Subsisten quizá algunas razones para dudar de la aptitud del sistema para satisfacer los requerimientos de rapidez y flexibilidad, pero podría hacerse el mismo reproche a otras muchas ramas de las fuerzas armadas -y probablemente a ciertos servicios logísticos de la OTAN. De todos modos, el sistema utilizado por el Ejército soviético no puede ser considerado ya como su talón de Aquiles.

NOTAS Y REFERENCIAS

- (1) Según un principio general, durante la batalla (contrariamente a lo que es habitual en tiempo de paz o en los momentos de tregua en los combates) los talleres de regimiento no efectúan reparaciones que hayan de durar más de una hora. Los talleres de división no proceden a reparaciones ni substituciones que requieran más de dos horas. Las reparaciones importantes de vehículos no son emprendidas en el campo de batalla hasta la llegada de los medios del ejército. En 1944-45, el 85% de las reparaciones fueron efectuadas en talleres móviles y el resto en centros de reparación fijos. Los equipos de recuperación no comienzan a reunir los vehículos y armas dañados hasta después de haber despejado las carreteras.
- (2) Durante la guerra de 1941-1945, estas reservas ascendían a 90 días de aprovisionamiento de todos los artículos indispensables.
- (3) Por ejemplo, fuentes israelíes indican que por cada carro árabe destruido en octubre de 1973 fueron suministrados al frente de 30 a 40 proyectiles de cañón de carro, además de los aprovisionamientos destinados a las demás armas anticarro.
- (4) Por ejemplo, por cada tonelada transportada a lo largo de 100 km., el ZIL 131 consume 7,6 l. de combustible; el GAZ 66, 16,21 l.; y el MAZ 200 tan sólo 5,4 l.
- (5) Normalmente, las tropas reciben raciones para cinco días al principio de una operación, aunque para la campaña de Manchuria (1945) recibieron raciones para dos semanas y no fueron reabastecidas hasta el término (satisfactorio) de la operación.

ooo0ooo